

18. VISSSEN TOT HET BITTERE EINDE

In Hoofdstuk 15 "En de visser viste voort" werd aangetoond dat het tijdens het eerste halfjaar van 1917 ernaar uitzag dat 1917 voor de visserij - alle omstandigheden in acht genomen - een topjaar zou worden. Vanaf eind augustus gingen trouwens ook steeds meer door Duitsers bemande bootjes gaan vissen, meer bepaald ter hoogte van Blankenberge ; zij mochten uitvaren voor een langere duur en tevens verder van de kust.

Maar het bleek in oorlogstijd een bijzonder gevaarlijke onderneming. Zo waren bv. op 15 september 1917 's namiddags een vijftigtal vaartuigen druk bezig met het uitoefenen van de visserij, toen 19 geallieerde vliegtuigen terugkeerden van een bomaanval op Zeebrugge. Zodra zij de bootjes bemerkten gooiden zij in duikvlucht een aantal bommen op hen neer, gelukkig zonder iemand te treffen. Wel was er door de ontploffingen en de luchtdruk heel wat schade aan zeilen, vistuig en optuiging. Het hoeft geen betoog dat dit incident nogal wat opschudding en verontwaardiging teweegbracht in Oostende, en ditmaal niet tegen de Duitse bezetter ! Feit is dat deze aanslepende en uitputtende oorlog intussen was uitgegroeid tot een "totale oorlog" waarbij nog bitter weinig onderscheid gemaakt werd tussen de tegenstander en zij die, om den brode, als het ware in het kielzog van die tegenstander zich insgelijks aan het oorlogsgevaar moesten blootstellen. Waar er gehakt wordt, vallen er spaanders ...

Vervolgens begon in november 1917 andermaal het sprotseizoen. De verwachtingen waren zeer hoog gespannen en aanvankelijk leek het inderdaad opnieuw een goed seizoen te worden. Op 17 november werd in de vismijn een totale besomming van 3.169 frank genoteerd en op 18 november zelfs reeds 4.286 frank. Maar op 22 november vluchtten drie Blankenbergse vissers samen met twee Duitse deserteurs naar Nederland. De Oberkommandantur maakte van dit incident een heel drama, en als tegenmaatregel werd de "Schein" van alle vissers zonder enig onderscheid onmiddellijk ingetrokken, en dit voor een periode van veertien dagen.

Dit veroorzaakte een grote verslagenheid, niet alleen onder de vissers maar ook onder de bevolking die wel aanvoelde dat er een hongerwinter voor de deur stond. Op 5 december 1917 werd aan de vissers medegedeeld dat zij opnieuw mochten uitvaren, op voorwaarde echter dat zij voortaan de helft van de sprotvangsten zouden afstaan aan de Duitsers, die trouwens intussen de rokerij Rau weer volledig bedrijfsklaar hadden gemaakt en bij het Stadsbestuur personeel hadden opgeëist voor het verwerken van de sprot.

Aldus eindigde het jaar 1917 in mineurstemming. Nochtans was het bilan op jaarbasis zeker niet slecht : een totale besomming van 147.334 frank, waarvan 73.460 fr voor vis, 49.440 fr voor garnaal en inderdaad slechts 24.434 fr voor sprot.

Op 19 januari 1918 zou echter een nieuw incident verder roet in het eten komen gooien. Op die dag deed een Oostendenaar (Willy Valcke) een vluchtpoging naar Nederland, aan boord van het bootje van de vissers Frans De Groote en Fons Pauwels. De Duitse schildwacht werd 200 Reichsmark in de handen gestopt opdat hij even de andere kant zou uitkijken. Doch deze verklikte hen bij de Kommandantur. Toen het bootje uitvaarde, werd er geschoten en keerde het terstond terug in de haven. De drie opvarenden werden aangehouden . Op 9 februari werden zij door de Krijgsraad van de 1^e Marine Division tot zware gevangenisstraffen veroordeeld. Doch die veroordeling had ook zware gevolgen voor de visserij. De bewaking van de bootjes werd sterk

opgedreven, hetgeen de visserij-activiteiten uiteraard niet ten goede kwam. Ook werden vijf bootjes opgeëist voor de Kriegsmarine.

Doch daarmee was de kous nog niet af. Op 25 maart gingen de Duitsers nog een stap verder door alle vissersvaartuigen op te eisen, met uitzondering van 15 kleine garnaalbootjes ... die echter hun vangsten in het Zeestation rechtstreeks moesten afleveren bij de Duitsers, die de vis onmiddellijk per trein verzonden naar het binnenland. De vissers ontvingen hiervoor geen cent. Vanzelfsprekend was dit scenario niet voor herhaling vatbaar, en al vlug zagen de Duitsers dit ook wel in. Bij wijze van compromis bleken zij genoeg te nemen met het in beslag nemen van telkens een deel van de vangst.

Daarna was het een aantal weken erg stil in de visserij. De verontrusting bij de bevolking en bij het Stadsbestuur werd hierdoor zo groot, dat de Kommandantur uiteindelijk op 27 juni 1918 een aantal opgeëiste vissersvaartuigen terugbezorgde aan hun eigenaar, waardoor het "vlootbestand" weer werd opgetrokken tot 32 bootjes. Doch de pret was van korte duur, want op 25 juli werd het Duits visserijwachtschip door vliegtuigen met bommen bestookt. Het schip strompelde erg gehavend terug in Oostende. Het duurde acht dagen vooraleer de Duitsers een ander wachtschip uit Zeebrugge lieten overkomen, en intussen mocht geen enkele visser uitvaren.

Het zag ernaar uit dat soortgelijke incidenten met het visserijwachtschip schering en inslag zouden worden. De geallieerden hadden immers in dit laatste oorlogsjaar een duidelijk overwicht in het luchtruim veroverd. Anderzijds hoopten onze vissers dat zij zonder Duitse begeleiding wellicht minder kans zouden lopen op luchtaanvallen van geallieerde zijde. Bijgevolg werden hieromtrent door de eerder vernoemde "Vereeniging van Bootjessjouwers" gesprekken aangeknoopt met "Kommandant Artuur", die ten slotte op 2 september ertoe kon worden overgehaald om toelating te geven tot uitvaren zonder visserijwachtschip. Het kon hem waarschijnlijk ook niet veel meer schelen, vermits het er voor het Duitse Keizerrijk erg slecht begon uit te zien.

Hoe dan ook, de vissers mochten weer uitvaren en dat was ook hard nodig, gelet op de zeer precair geworden voedselvoorziening. Die toestand had evenwel de verdere ontwikkeling van woekerprijzen en zwarte markt in de hand gewerkt, .. en ook onze vissers konden aan die verlokking niet weerstaan. Aldus verkochten zij niet de volledige vangst in de vismijn, zoals reglementair voorgeschreven, maar kwam een flink gedeelte terecht in de sluikverkoop. Dit was nochtans de nog immer zeer waakzame Duitsers niet ontgaan, en op 16 september werden enkele vissers, na aanlanding in de haven, op heterdaad betrapt. De "zwarte" vis werd in beslag genomen en de betrapte vissers mochten hun "Schein" inleveren.

Met een aldus sterk verminderd vlootbestand werd op 29 september toch nog 2.700 kg vis aangevoerd, ... waarvan echter 1.800 kg werd opgeëist door de Duitsers (die in die laatste dagen van de bezetting zelf ook niet veel meer te verorberen hadden). Al bij al was die maand september eigenlijk nog zo slecht niet, want in de vismijn werd een totale besomming genoteerd van 19.422 fr vis en 1.473 fr garnaal.

En het einde naderde. Op 6 oktober 1918 werd de toegang tot de haven door de Duitsers volledig versperd. Tussen het wrak van de "Vindictive" en het westerstaketsel brachten zij twee baggerboten tot zinken evenals een oude pakketboot. Met deze versperring werd meteen ook dit epos van de Oostendse oorlogsvisserij afgesloten.

19. HET EPOS VAN DE VINDICTIVE

Het zou onvergeeflijk zijn, dit historisch overzicht af te sluiten zonder even stil te staan bij de heroïsche laatste tocht van HMS "Vindictive". Deze vermetele uitval van de Royal Navy heeft

immers een belangrijke bijdrage geleverd tot het beëindigen van deze waanzinnige oorlog die in 1918 voor beide kampen een ware uitputtingsslag en een regelrechte ramp dreigde te worden.

In het geallieerde kamp waren alle reserves uitgeput en alle hoop was nu gevestigd op "The Yanks are coming!", vooral na de Oktoberrevolutie in Rusland, waardoor Duitsland een belangrijk aantal goed getrainde aanvalsdiveisies kon onttrekken aan het Oostfront. België is tijdens W.O.I eigenlijk tweemaal gered geworden door de Amerikanen: een eerste maal van de hongerdood via de C.R.B. (Commission for Relief in Belgium) en vervolgens ook door de militaire interventie waardoor op een cruciaal moment voor ons de oorlog werd beëindigd.

Maar ook in het Duitse en Oostenrijkse kamp werd de toestand alarmerend, meer bepaald op het vlak van de voedselvoorziening. Weliswaar werd nog steeds geloofd in de "Endsieg" (en niet volledig onterecht, gelet op de twijfelachtige weerbaarheid van de geallieerden), maar niettemin begon de honger te knagen bij de burgerbevolking en ook de Duitse troepenkeuken had nog weinig meer te bieden dan wat verwaterd "Eintopfessen". De bezetter begon dan ook nogal wild om zich heen te slaan ... en voor de bezette gebieden begon de bevrijding uit al die ellende de hoogste prioriteit te worden.

Intussen, naast het overbrengen van troepen van het Oostfront naar het Westfront, speelden de Duitsers nog een andere allerlaatste troef uit, met name de onbeperkte duikbootoorlog. Dit vormde voor de geallieerden, en vooral voor Groot-Brittannië, een vreselijke bedreiging. Het was voor de Britten slechts een magere troost dat precies door die onbeperkte duikbootoorlog uiteindelijk ook de Amerikanen aan Duitsland de oorlog hebben verklaard. Want het aantal schepen dat de Duitse duikboten hebben gekelderd, is verbijsterend. En die schrikwekkende bedreiging kwam vooral vanuit de duikbootbasis van Oostende en deze van Zeebrugge, als kunstmatige havens beiden zeer geschikt voor het installeren van een duikbootbasis .. en beiden ook zeer dicht gelegen bij de geallieerde maritieme aanvoerlijnen. Dit verklaart de vele beschietingen en bombardementen op Oostende en Zeebrugge, met evenwel weinig of geen militair resultaat maar met wel veel burgerslachtoffers tot gevolg.

Reeds in 1916 werden plannen gemaakt om deze twee addernesten te vernietigen, maar dat was voor de strategen een enorm probleem. De Duitsers hadden immers elke kustbasis uitgebouwd tot een ondoordringbare vesting, omgeven door mijnenvelden en zware kustbatterijen. Vooral na het gruwelijk fiasco van de expeditie naar de Dardanellen, was er bij de Britse Admiraliteit nog bitter weinig animo voor gecombineerde landingsoperaties.

Bijgevolg was de Royal Navy aangewezen op diverse experimenten om dit beangstigend gevaar enigszins van zich af te schudden. Eén daarvan was het "Q-ship", vermomde en zwaar bewapende schepen ter bestrijding van de duikboten. Alle mogelijke vaartuigen werden hiervoor aangewend ... en ze moesten er vooral "onschuldig" uitzien. Ze droegen een valse naam en thuishaven. Achter dekladingen, valse scheepsopbouw en sloepen stond, goed gecamoufleerd, zwaar geschut opgesteld. Wanneer de niets vermoedende U-boot het schip naderde en zijn flank liet zien, werd de vlag van de Royal Navy gehesen en werden de kanonnen vliegensvlug op de duikboot gericht.

Het hoeft natuurlijk geen betoog dat het inschakelen van de "Q-ships" het onverminderd doorzetten van de onbeperkte duikbootoorlog flink in de hand heeft gewerkt. Ook werden de Duitsers uiteraard zeer wantrouwig en gingen ze eerst schieten om pas nadien na te gaan welk schip zij precies hadden aangevallen.

In ieder geval was in 1918 de toestand voor de geallieerden, en speciaal voor de Britten, werkelijk onhoudbaar geworden. In de Britse pers en publieke opinie werden harde verwijten geslingerd naar

de Admiraliteit, die al heel de oorlog, van Jutland tot de Dardanellen, nog niet veel roem geogst had. Er moest dus, met andere woorden, "iets" gebeuren.

Dat "iets" bleek uiteindelijk te berusten op een vrij eenvoudig idee, nl. het versperren van beide Belgische havens door het tot zinken brengen van oude Britse schepen in de havengeul. Indien dit plan zou slagen dan zouden de U-boten nog enkel kunnen opereren vanuit de afgelegen basis van Helgoland in Noord-Duitsland. Aldus werd overgegaan tot een operatie die één van de meest roemvolle wapenfeiten zou worden uit de geschiedenis van de Royal Navy.

Nochtans was de uitvoering ervan niet zo eenvoudig, meer bepaald omwille van factoren van natuurlijke aard die allen moesten kunnen samenvallen binnen een zeer korte tijdsspanne : een zeer donkere nacht, weinig wind maar een toch ook niet te kalme zee (voldoende branding om het geluid van de machines te overstemmen), en ten slotte "last but not least" een opkomend getij dat bij het naderen van het doelwit, precies tussen ebbe en vloed moest kunnen zijn. Al met al dus op zichzelf reeds geen sinecure, onafgezien de operatie als dusdanig, en bovendien een natuurlijke samenloop van omstandigheden die zeer uitzonderlijk is. De keuze van de datum voor het uitvoeren van een dergelijke operatie was dan ook uiterst beperkt.

Bevelhebber van de operatie is vice-admiraal Roger KEYES, een zeer dynamische marine-officier, een echte vechtjas die door zijn heldhaftig gedrag tijdens diverse krijgsv verrichtingen, zeer snel opgeklommen was tot in de Britse Admiraliteit. De kleine vloot waarover hij beschikt, is een nogal vreemdsoortig allegaartje, eigenlijk een verzameling "schroot", "ouwe bakken" om en bij de dertig jaar oud, begeleid door anderzijds nieuwe torpedoboten en destroyers. Alles samen ruim zeventig schepen, ongetwijfeld de meest zonderlinge vloot ooit samengebracht ... maar niettemin de meest aangewezen "mix" ter uitvoering van de vooropgestelde operatie.

Vice-admiraal Keyes had intussen steun gekregen vanuit een totaal onverwachte hoek, met name de griep, meer bepaald de zogenaamde "Spaanse griep", die enkel die naam heeft meegekregen omdat Spanje tijdens de Eerste Wereldoorlog één van de weinige niet-oorlogvoerende landen in Europa was, precies die landen waar geen behoefte bestond aan geheimhouding omtrent het ontstaan van een epidemie. De ware aard en omvang van deze epidemie in 1918 in Groot-Brittannië, meer bepaald ook in het leger, was één van de best bewaarde geheimen van gans deze oorlog. Vooral de Navy was zeer sterk getroffen door dit dodelijk virus (waarvan men toen zelfs nog niet eens het bestaan kende) en in mei 1918 kon uiteindelijk geen enkel schip meer uitvaren ... bij gebrek aan bemanning. Die volslagen onvoorziene toestand had tot gevolg dat de Britse Admiraliteit in april 1918 zich in de tang gegrepen voelde tussen enerzijds de druk van de publieke opinie die schreeuwde om een onmiddellijke militaire interventie tegen Oostende en Zeebrugge, en anderzijds het snel naderend onheil van een totale "verlamming" van de Navy. De reeds vooropgestelde optie van de operatie "Keyes" kreeg daardoor maximale steun, heel eenvoudig omdat het de enige optie was die voor de Britse Admiraliteit nog open bleef, .. een optie met zeer veel materiaal en zeer weinig manschappen. .

In de nacht van 22 op 23 april 1918 vertrekt de "Armada" van Keyes in de richting van de Belgische kust. Toevallig is het de nacht die volgt op het feest van Saint George, patroonheilige van Engeland, wat gezien wordt als een goed voorteken. Het vertrek gebeurt in het grootste geheim en totaal onopgemerkt. Het admiraalschip van Keyes is HMS Warwick. Het plan voorziet in het gelijktijdig aanvallen van Oostende en Zeebrugge, om aldus het samenbundelen van Duitse zeestrijdkrachten te beletten.

Bijgevolg wordt de vloot gesplitst in twee eskaders op ongeveer 15 mijl van de Belgische kust. Naar Zeebrugge trekt HMS Vindictive (bouwjaar 1895, 5.850 BT, snelheid 17 knopen), samen met twee oude veerboten uit Liverpool (de "Daffodil" en de "Iris"), voor een rechtstreekse aanval op de

havendam. Zij worden vergezeld door drie amper nog zeewaardige kruisers (gebouwd in 1891), de HMS Intrepid, Iphigenia en Thetis, die voor hun laatste reis tot doel hebben de havengeul te versperren na zichzelf tot zinken te hebben gebracht. Ter ondersteuning worden zij begeleid door een aantal snelvurende destroyers en torpedoboten, onder leiding van kapitein-ter-zee Collins.

Een tweede eskader, met vooraan de kruisers HMS Sirius en Brilliant, en ongeveer op dezelfde manier ingedeeld, zet koers naar Oostende. Dit eskader staat onder leiding van Commodore Lynes.

Achter een beschuttend rookgordijn, dat gelukkig ineenvloeit met natuurlijke mist, nadert de vloot onopgemerkt de kust. De snelheid wordt verminderd om het gerucht van de machines te dempen. Doch plots verandert de wind van richting, zodat de nevel verdwijnt. Op nog slechts 200 meter van de dam van Zeebrugge, wordt het eskader door Duitse schildwachten opgemerkt. Er is onmiddellijk groot alarm ... en de hel breekt los! Niettemin slaagt de Vindictive erin aan te leggen tegen de dam, waarop vervolgens 18 valbruggen worden neergegooid vanop het schip. De hiervoor speciaal opgeleide mariniers, de "Blue Jackets", bestormen de havendam onder het vuur van mitrailleurs en granaten. Spijts zware verliezen weten zij de dam te veroveren, waarna bliksemsnel de vernieling van de dam een aanvang neemt, met dynamiet en vlammenwerpers. In enkele minuten is de verwoesting volledig: het spoor, de gebouwen, de hangars, de installaties, ... In dit inferno van brandend puin, ontploffingen en mitrailleurvuur gaan de 69 overblijvende Blue Jackets systematisch verder met hun vernielingswerk, ook al is hun aanvoerder, kapitein Halakan, neergemaaid door een mitrailleur, en ligt de tweede-in-bevel, luitenant Walker, zwaar gekwetst op het dek van de Vindictive.

Op de Vindictive zelf blijven de kanonnen voortdurend in actie, ook wanneer de bemanning van de voorste batterij tot tweemaal toe moet vervangen worden nadat de vorige in deze orgie van geweld is weggeveegd. De gezagvoerder van de Vindictive, kapitein Carpenter, is als het ware overal tegelijk, zowel op de brug als op het bovendek, erover wakend dat de batterijen onverminderd de Duitsers onder vuur nemen.

Intussen zijn ook de veerboten Iris en Daffodil aangemeerd. Om het door de Vindictive geschapen "bruggehoofd" zeker te stellen, beveelt Carpenter dat de Daffodil de Vindictive zou pogen op te tillen tot bovenop de havendam. Een buitengewone prestatie waarin, spijszware beschieting, de oude veerboot uiteindelijk slaagt door vooreerst zijn ankerbalken op de Vindictive te plaatsen en door vervolgens zijn stoomketels, voorzien voor 18 pond stoom per vierkante inch, roekeloos te brengen tot op 160 pond!

De andere veerboot, de Iris, probeert intussen eveneens deel te nemen aan de bestorming van de havenmuur. De enterhaken blijken echter te kort te zijn om de borstwering van de dam te bereiken. Ook krijgt de Iris twee voltreffers, waardoor een groot deel van de bemanning wordt uitgeschakeld.

Inmiddels zijn de drie "kamikaze"-kruisers, schietend met alle kanonnen, op weg naar de havengeul. De Thetis is bijna in de geul wanneer zijn schroef verstrikt raakt in een net. Aldus geblokkeerd, beslist de gezagvoerder zijn bemanning dadelijk over te brengen in een begeleidende motorboot, waarna het schip tot zinken wordt gebracht.

Anders gaat het met de HMS Intrepid en de Iphigenia. De beide kruisers (lengte 91 m en volgeladen met cement) weten de havengeul te bereiken, waar zij zich in V-vorm leggen, waarna zij tot zinken worden gebracht. De bemanning wordt overgebracht op een motorboot.

Intussen wordt een Britse onderzeeboot, volgeladen met dynamiet, tot ontploffing gebracht aan de voet van de havendam.

De Duitse Kriegsmarine is anderzijds ook in actie gekomen. Een destroyer die wil beletten dat de Britse motorboten (met aan boord de geëvacueerde bemanningen) terug zee kiezen, wordt door een Britse torpedoboot gekelderd. En intussen is het in de haven en de havengeul een onvoorstelbare optocht van oude schepen van diverse pluimage die zichzelf tot zinken brengen, dit alles terwijl vanuit zee Britse oorlogsschepen de Duitse kustbatterijen met grote precisie bestoken.

Op de havendam is voor de Blue Jackets het vernielingswerk beëindigd. De overlevenden schepen terug in aan boord van de Vindictive, de Iris en de Daffodil. De schepen zijn zwaar gehavend maar slagen er toch in zich los te maken van de dam en opnieuw zee te kiezen, begeleid door torpedoboten en motorboten die de vuurzee in de haven ontvluchten. Hun wonden likkend, verdwijnen zij in de duisternis van de nacht. Hun aftocht wordt gedekt door Britse oorlogsschepen die onverminderd de Duitse kustbatterijen zwaar onder vuur nemen. En zij worden al vlug omringd door de ondersteuningsschepen die waren meegevaren met het eskader naar Oostende.

Bij het eerste ochtendgloren keert deze vreemdsoortige vloot triomfantelijk terug naar de Britse havens. De Navy betreurt 588 doden, gekwetsten en vermisten. Maar de operatie is volledig geslaagd: vanuit Zeebrugge zal geen enkele Duitse U-boot nog op jacht gaan.

Wat is er intussen gebeurd met het eskader naar Oostende? Hier was de operatie gestart onder een zeer ongelukkig gesternte. Vooreerst hadden de Duitsers de grote boei van de Stroombank weggenomen, evenals alle andere boeien en seinen. Ook hadden zij het staketsel grotendeels opgeblazen. En tot overmaat van ramp : toevallig lagen 9 Duitse torpedoboten op de rede van Oostende wanneer het Brits eskader Oostende begon te naderen. Bovendien speelde ook hier het veranderen van de windrichting niet in de kaart van de Britten: het kunstmatig rookgordijn trok weg net vooraleer de havengeul in zicht kwam.

Terstond worden krachtige schijnwerpers op de Britse schepen gericht, waarna de Duitse batterijen in actie treden. De HMS Sirius krijgt onmiddellijk een paar voltreffers, zodat hij reeds begint te zinken vooraleer hij de havengeul bereikt. Door de sterke stroming drijft het schip voorbij de toegang tot de haven om vervolgens te stranden ter hoogte van de "Halve Maan". En hetzelfde gebeurt met HMS Brilliant. De bemanning van beide schepen wordt overgebracht aan boord van de begeleidende motorboten.

De aanval op Oostende is aldus een volkomen mislukking, gelukkig zonder verliezen aan Britse zijde (maar met wél elf doden onder de Oostendse bevolking ...). Merkwaardig is wel het feit dat de Britten dit officieel niet toegeven. Is dit een staaltje van oorlogspropaganda? Of is dit misleiding met het oog op een nieuwe poging tot versperring van de haven ?

De Duitsers nemen intussen het zekere voor het onzekere. Ze beseffen ook wel dat indien de Britten hun poging hernieuwen en ditmaal slagen, dat Duitsland dan één van zijn laatste troeven verliest om uiteindelijk toch nog deze oorlog te winnen. Heel veel draait dus om Oostende.

Bijgevolg is het in Oostende alle hens aan dek. Met man en macht wordt gewerkt aan het versterken van de kustbatterijen. Het laatste snufje terzake zijn de vervaarlijke 17 cm-kanonnen, waarvan per tractor vier exemplaren worden aangevoerd. Om deze monsters te kunnen opstellen, moet vooraf een betonnen bedding worden gebouwd. Ook worden inderhaast bunkers ingebouwd in de zeedijk, en hierin worden mijnenwerpers op draaiende schijven geplaatst. Wat nog overblijft van de staketsels, wordt op diverse plaatsen opgeblazen en op het restant worden de leuningen verwijderd.

In de nacht van 10 op 11 mei beproeven de Britten dan hun tweede sprong naar Oostende, andermaal onder leiding van Vice-admiraal Keyes. Uiteraard zijn zij zeer goed ingelicht omtrent de

extra-verdedigingswerken die de Duitsers inmiddels hebben uitgevoerd, en zij maken zich dan ook geen begoochelingen over het "onthaal" dat hun in Oostende te wachten staat. Deze aanval is bijgevolg een wel overwogen combinatie van lucht- en zeestrijdkrachten, met ondersteuning van artillerie zowel vanuit zee als vanuit de geallieerde kustbatterijen in Nieuwpoort. Het belooft dus voor Oostende "dicke Luft" te worden, een Duitse soldatenuitdrukking die intussen in Oostende bij de bevolking al goed is ingeburgerd...

Opnieuw is het een nacht die zeer geschikt is voor een dergelijke operatie. De lessen die werden getrokken uit de vorige aanval, moeten nu hun vruchten afwerpen. En HMS Vindictive, zo goed en zo kwaad mogelijk opgelapt, is weer van de partij! Vooraan in het eskader stoomt het schip naar de lichtboei die door een motorboot bij de Stroombank wordt geplaatst. De "timing" is zodanig dat vier minuten vooraleer de Vindictive de boei bereikt en 15 minuten vooraleer het schip de havengeul nadert, aan alle batterijen het bevel wordt gegeven om het vuur te openen. Op datzelfde ogenblik worden torpedo's afgeschoten op het uiteinde van het staketsel, waar de Duitsers mitrailleursnesten hebben geplaatst. Meteen is het ook het sein voor een algemene aanval vanuit de lucht en vanuit zee.

Onmiddellijk treden de Duitse kustbatterijen in werking, en te midden van een hels vuurwerk van explosies en vuurpijlen vaart de Vindictive onverstoort naar de havengeul. Precies op dat ogenblik steekt een dikke mist op, zodanig dik dat de destroyers zich ertoe verplicht zien hun lichten te ontsteken, terwijl de vliegtuigen moeten terugkeren naar hun basis. Voor de gezagvoerder van de Vindictive levert dit, naast een onverhoopte beschutting, ook een onverwacht probleem op: hoe in die potdikke mist de havengeul vinden? Tot tweemaal vaart het schip voorbij de geul, doch, gebruik makend van een plots "gat" in de nevel, glipt hij in de havengeul. De begeleidende motorboten snellen eveneens de havengeul binnen en plaatsen een lichtfakkel precies tussen de beide staketsels, een lichtbaken voor de Vindictive om recht in de geul te blijven varen.

Maar ook de Duitse kanonniers hebben de Vindictive opgemerkt! Onder een regen van obussen, granaten en mitrailleurvuur kiest kapitein Godsall koelbloedig de laatste rustplaats uit voor zijn schip. Hij manoeuvreert het tot tegen het oosterstaketsel en begint het vervolgens te draaien om het met zijn ganse lengte dwars over de havengeul te leggen. Doch hij slaagt hierin niet volledig want een obus treft de commandobrug en doodt kapitein Godsall evenals de twee officieren die zich bij hem bevinden. Uiteindelijk vormt de Vindictive met het staketsel een hoek van ongeveer 40 graden. Het is in die positie dat het schip tot zinken wordt gebracht. De bemanning verlaat ijlings de Vindictive. De meesten hebben deze hel overleefd: van de 54 opvarenden zijn er 7 doden en 2 vermisten. En het doel is bereikt: ook Oostende is voortaan onbruikbaar voor de Duitse onderzeeboten.

(wordt vervolgd)